

## Straßen .

Von Gustav Wendelberger.

In den letzten Jahren erfuhr der Straßenbau einen gewaltigen Aufschwung. Mit Hilfe des freiwilligen Arbeitsdienstes wurden teils bestehende Straßen ausgebessert, teils neue, große Straßen angelegt. So entstanden im Deutschen Reich die mächtigen Reichsautobahnen, in Österreich die Straßenbauten der Bundesregierung auf den Großglockner, auf die Hohe Wand, auf den Kahlenberg. Darüber hinaus regte der „Österreichische Touring Klub“ den Bau von „Autowegen“ an, worunter die Neuanlage bzw. Verbesserung bereits bestehender Karrenwege verstanden ist, die dann auch von Personenkraftwagen bei günstiger Witterung befahren werden könnten. In Aussicht genommen wurden derartige „Autowege“ auf alle jene Berge, die mittelbare oder unmittelbare Ausflugsziele der Wiener darstellen; so auf den Schöpfel, auf das Eiserne Tor, auf den Sonnwendstein, über die Kranichberger Schwaig, auf das Gipfelhaus des Wechjels. In der Wachau sollten Autowege bis auf den Jauerling und auf die Ruine Aggstein (!) geführt werden. Im zweiten Baujahr — denn alle diese Straßen sollten ja bereits innerhalb eines Jahres ausgeführt werden — war dann die Erreichung des Unterberges und der Keisalpe beabsichtigt; „sehr interessant“ — so schrieb seinerzeit die „Volkszeitung“ darüber — „wäre die Planung einer Karerstraße durch eine Verbindung Binderwirt—Altenberg über den Raßkamm“

Und selbst der Schneeberg sollte nicht von dem allgemeinen Straßenbaustreben bewahrt bleiben; — in der „Österreichischen Turistenzeitung“ lesen wir von einem Projekt einer Straße auf den Hochschneeberg. Zwei Möglichkeiten der Straßenführung waren in Aussicht genommen: die eine von Buchberg über das Baumgartnerhaus nach Reichenau im Schwarzatal mit einer Abzweigung vom Baumgartnerhaus auf den Hochschneeberg, die andere von Loosenheim bei Buchberg über die Sparbacherhütte in das Voistal, ein Seitental des Schwarzatales, ebenfalls mit einer Abzweigung, und zwar vom Sparbacherhaus zum Ochsenboden und auf den Kuhschneeberg. Interessant ist die Begründung der angeblichen Notwendigkeit dieser Straße. Der Schneeberg, heißt es, riegelt ein Gebiet von etwa 600 Quadratkilometern gegen Westen ab. „Dieses Gebiet ist in der Niederung von einer fleißigen, industriell tätigen Bevölkerung, im Oberlande von Gebirgsbauern besiedelt. Die berechtigten Wünsche der östlich und westlich des Schneebergmassivs ansässigen Bevölkerung gehen dahin, sich von der durch diese Abriegelung verursachten Wirtschaftsbehinderung endlich zu befreien.“ Abgesehen davon, daß sich etwa im Gebiet Buchberg-Krummbachjattel-Höllental überhaupt keine Bauern-

wirtschaften befinden, erscheint es immerhin etwas eigenartig, daß sich dieser angebliche industrielle, bzw. landwirtschaftliche Austauschverkehr der Bevölkerung nicht auf dem natürlichen Wege durch die Täler nach Buchberg, bzw. nach Payerbach und Reichenau abspielen, sondern unerklärlicherweise das Bedürfnis haben soll, einen Umweg, ausgerechnet über den Schneeberg zu machen. Wie wenig diese Behauptung den Tatsachen entspricht, wird aber offenbar, wenn gleich darauf die dem Plan zugrunde liegenden Interessen unbehüllt sichtbar werden. Es heißt nämlich: „Die Aktionäre der Schneebergbahn N. O. könnten auch ein gutes Erträgnis ihres Aktienbesitzes erhoffen, wenn die geplante Straße auf den Hochschneeberg gebaut wird und der nicht mehr rentable Zahnradbahnbetrieb zur Einstellung kommt. Die im Besitze der Schneebergbahn N. O. befindliche Hotelanlage „Hochschneeberg“ würde durch den zu erwartenden bedeutenden Autoverkehr aller Voraussicht nach durch Autogaragen, Reparaturwerkstätten und dergleichen erweitert werden müssen und eine starke Prosperität erfahren. Vom materiellen Standpunkte aus gesehen sollten somit die Aktionäre der Schneebergbahn N. O. besonderes Interesse an der Verwirklichung der geplanten Straße auf den Hochschneeberg nehmen.“ Um also „den Aktionären der Schneebergbahn N. O. ein gutes Erträgnis ihres Aktienbesitzes“ zu verschaffen, soll uns Wienern dieses einzigartige Geschenk des Schneeberges genommen werden!

Was die Bedeutung der Straßen für den Fremdenverkehr betrifft, so muß eines grundsätzlich gesagt werden. Abgesehen von der wirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung großer (Überland-) Straßen, können Straßen, geschickt geführt, zu wirksamen Anziehungspunkten des Fremdenverkehrs werden. Die Reichsautobahnen im Deutschen Reich, in Österreich die Glocknerstraße und die Kahlenbergstraße sind Beispiele für die verbende Bedeutung großer Straßen für das betreffende Land in aller Welt. Aber diese Straßen dürfen niemals zu wuchern beginnen, es darf nicht zu einer Straßenbauphobie kommen, daß die Straßen, bzw. die Straßenbauprojekte plötzlich wie Pilze nach einem warmen Regen aus dem Boden zu schießen beginnen und dabei die heimische Landschaft verdorrt. Gerade für uns in Österreich ist die Verpflichtung ungeheuer groß, unsere herrliche Bergwelt für das ganze Volk zu bewahren. Denn die in ihren Kraftwagen dahinsitzenden Fremden bringen zwar Geld in das Land und tragen damit bei, den Wohlstand der Bevölkerung zu heben, aber darüber hinaus darf nie die Gesundheit des eigenen Volkes zurückgestellt werden. All die Tausende und Tausende, die in der Bergwelt, im Wienerwald wie im Hochgebirge, wieder Kraft und Spannung finden für das aufreibende Getriebe der Großstadt und die in ihrer Lebensfreude und Lebenskraft gerade die Besten eines Volkes darstellen, dürfen nicht zu-

rückgestellt werden, sondern müssen auf alle nur denkbare Möglichkeit gefördert werden. Gerade die Jugend muß im Vordergrund stehen, die Zukunft und Bürgerschaft jedes Volkes, die Jugend, die mit Fels und Eis ringt um die Bestätigung ihrer selbst. Und wandern ist einmal unvereinbar mit Autolärm und Benzingeruch. Das ist vielen Menschen einfach unvorstellbar. Aber den Leuten, die glauben, nur vom Kraftwagen aus die Natur erleben zu können, kann gesagt sein, daß sie in Wirklichkeit daran vorbeigefahren sind. Es sind das eben Werte, die weder durch Geld, noch durch Kilometer ausgedrückt werden können und die dem ewig fremd bleiben müssen, der sie nie selbst gespürt hat.

Darin liegt ja die große Gefahr gerade der „Autowege“, daß sie schließlich aber auch alle Gipfel und alle Berge unsicher machen. Wie sehr diesen Kreisen jedes Empfinden für die heimatische Landschaft mangelt, zeigt vielleicht nichts so sehr wie das Beispiel einer Straßensführung auf die Ruine Aggstein. Aggstein mit Kraftwagen direkt zu erreichen, gegebenenfalls mit Garage auf der Burg — eigentlich ganz reizvoll. Dabei handelt es sich doch nur — auch innerhalb eines Volkes — um einige wenige Menschen, denen der Vorteil der Straße zugute kommen kann, während auf der anderen Seite Hunderte und Tausende, die Hauptmasse der Bevölkerung, getroffen werden und mit ihnen alle diejenigen Kreise der Bevölkerung, die vom Touristenverkehr wirtschaftlich abhängig sind.

Auch die Kranken, Alten und Schwachen, auf die man doch, wie man so oft hört, Rücksicht nehmen muß, können nicht den Bau einer Straße rechtfertigen. Nein, das Ziel muß anders liegen. Nicht zum Vorteile einiger weniger vom Glück Begünstigter dürfen wir unsere Heimat opfern, sondern umgekehrt der großen Masse unseres Volkes müssen wir alle Möglichkeiten schaffen, in der unversehrten heimatischen Landschaft Kraft und Freude zu finden.

## **Mäusevergiftung und Naturschutz.**

Von Dr. phil. Hans Walter Schmid.

Eine Notiz in der „Deutschen Allgemeinen Zeitung“ unter der Überschrift: „Vogel- und Wildsterben durch Giftweizen“ aus Minden, Westfalen, in der die Feststellungen des Naturschutzkommissars für den Kreis Minden, Herrn Carstens in Bad Deynhausen, gewürdigt werden, gibt mir genugsam Anlaß dazu, über das wirtschaftlich wichtige Thema „Mäusegift — Vogelschutz“ zu referieren.

„Im Herbst 1934 und im Frühjahr 1935“ — so schreibt die Deutsche Allgemeine Zeitung — „wurde in vielen Gegenden Deutsch-

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 1937

Band/Volume: [1937\\_11](#)

Autor(en)/Author(s): Wendelberger Gustav

Artikel/Article: [Straßen ... 154-156](#)